



TRACT AUX CHEMINOTS

Montreuil, le 04 juin 2020

CTN EXPLOITATION

« PETITES LIGNES », GRANDS ENJEUX

Dans le contexte de crise sanitaire et des mesures de confinement, la Direction de la SNCF a décidé de fermer de nombreuses lignes, singulièrement les lignes UIC 7 à 9, dites « les petites lignes ».

La menace qui pèse sur la réouverture de ces lignes, malgré le « déconfinement », fait planer de graves conséquences sur l'emploi et le service public ferroviaire.

A ce jour, 19 de ces lignes ne sont toujours pas rouvertes. Pourtant le maillage ferroviaire du territoire est nécessaire au service public.

DE DÉSENGAGEMENTS EN RENONCEMENTS : UN RÉSEAU MENACÉ

Les lignes UIC 7 à 9 représentent plus de 12 000 km de lignes, soit 42 % du réseau ferré national (RFN). 9 137 km sont avec des services aux voyageurs soit 32% du RFN. 2 910 km sont dédiés au trafic Fret (10 % du RFN).

Collant à la commande du Gouvernement, le rapport Philizot, confirme le désengagement de l'État dans le financement des lignes UIC 7 à 9. Il renvoie aux Régions, la responsabilité du financement des lignes « voyageurs » et confirme le renoncement des lignes dédiées au Fret.

1 000 km de lignes avec service voyageur pourraient être directement transférées aux Régions (Loi d'Orientation des Mobilités) et 6 500 km seraient assujettis à des Contrats de Plan État – Régions.

De nombreuses lignes nécessitent des investissements, non réalisés depuis des années, entraînant une dégradation des voies, une baisse de l'offre et de la qualité de service d'un transport ferré soucieux de la sécurité des voyageurs et des circulations.

DES LIGNES EN « ? »

Pour 10 lignes des 19 lignes encore fermées la direction de Réseau, n'offre aucune garantie quant à leur réouverture (exemple : *La Roche-sur-Yon/Thouars/Bressuire*).

De là à penser que la direction de Réseau, opportuniste, profite du contexte pour conditionner la réouverture des lignes au financement par les régions déjà exsangues, il n'a qu'un pas.

En l'absence de ressources suffisantes, les Régions pourraient être amenées à renoncer à tout ou partie de ces lignes et/ou à réaliser des plans de productivité dramatiques.

LE SERVICE PUBLIC FERROVIAIRE ET L'EMPLOI EN DANGER !

Le rapport Philizot préconise de nouveaux modes de gestion et d'exploitation sous la responsabilité des Régions.

Certaines régions ont déjà admis le désengagement de l'État et mis en œuvre ces préconisations.

- Prise en charge totale dès 2020 par la Région Grand Est des lignes Nancy-Vittel (section Jarville-Vittel), Épinal-Saint-Dié-des-Vosges (section Arches-Saint-Dié-des-Vosges), Molsheim-Saint-Dié-des-Vosges, Sélestat-Obernai ;



- Prise en charge à 100 % dès 2020 par la Région Centre – Val de Loire des lignes Tours-Loches, Tours-Chinon et de la ligne métrique du Blanc-Argent (Salbris-Valençay). Cette dernière pourrait par ailleurs être reprise en gestion par la Région.

Outre les impacts sur le Service Public, l'avenir de près de 7 000 cheminot.e.s de la vente et de la circulation (dont 12 % réalisent également les opérations de vente) est étroitement lié au sort de ces lignes, soit directement dans les gares et postes de la ligne, soit indirectement dans les grands centres avec une perte d'une partie de la charge de travail.

RÉORIENTER LES POLITIQUES VERS LE SERVICE PUBLIC FERROVIAIRE

Au regard de la situation économique et sociale, la CGT affirme que d'autres choix sont possibles en renforçant le service public ferroviaire SNCF.

Cela suppose, notamment, de :

- Renforcer la transversalité de l'entreprise par une production multi-activités en proximité ;
- Développer une stratégie de l'emploi offensive, pour répondre efficacement aux besoins de transport des voyageurs et des marchandises ;
- Promouvoir une politique salariale qui renforce la cohésion du corps social cheminot.

La Fédération CGT des Cheminots revendique le développement d'une politique publique des transports respectueuse de l'environnement et un aménagement du territoire répondant aux besoins des populations.

Le financement des lignes UIC 7 à 9 doit donc être assumé et garanti par l'État. Ces lignes doivent être développées dans le cadre et l'objectif de service public ferroviaire.

Pour maintenir et développer les lignes fines du territoire, la Fédération CGT des Cheminots propose dans son projet « Ensemble pour le fer » de :

- Sortir du financement par les seuls péages qui font porter sur le mode ferroviaire l'ensemble des charges ;
- Travailler les infrastructures sous les aspects fonctionnels incluant le Fret et les voyageurs pour les trajets du quotidien, courtes et longues distances ;
- Réorienter l'utilisation des produits de la fiscalité (exemple du produit de la TICPE) ;
- Conditionner les aides publiques aux entreprises industrielles et de service à l'usage d'un mode de transport vertueux. La transparence et le contrôle doivent être de mise sur les aides, exonérations et défiscalisations (CICE, CIR...) dont bénéficient les transporteurs et faire l'objet de conditions sociales et environnementales.

SERVICES PUBLICS, AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE, EMPLOI, ORGANISATION DE LA PRODUCTION, CADRE SOCIAL, SONT INTIMEMENT LIÉS AU SORT DES « PETITES LIGNES ».

AUTANT D'ENJEUX POUR LESQUELS, AVEC LA FÉDÉRATION CGT DES CHEMINOTS, L'INTERVENTION DES CHEMINOTS ET DES USAGERS SERA NÉCESSAIRE !